附件

新北市政府

「捷運萬大—中和—樹林線第二期工程（新北樹林線）LG19 站出入口 A 捷運開發區 1 工程用地」

第 2 次公聽會

會議時間：110 年 12 月 17 日（星期五）下午 4 時整
會議地點：新北市樹林區三多市民活動中心
（地址：新北市樹林區福興街 17 號 1 樓）

工程主辦機關
新北市政府捷運工程局

臺端如有意見，可電洽新北市政府捷運工程局，連絡電話：（02）2285-2086 分機 725，或於公聽會提出。

「捷運萬大─中和─樹林線第二期工程（新北樹林線）LG19 站出入口 A 捷運開發區 1 工程用地」

公益性及必要性評估報告

壹、興辦事業概況

一、計畫目的：

為滿足萬華、永和、中和、土城、樹林及新莊地區各精華地帶間旅運需求，分散其他相連捷運路線間尖峰時段的轉乘旅次，發揮整體運輸效益，與提供捷運淡水信義線、松山新店線、環狀線、板南線與中和新蘆線轉乘服務，強化捷運路網的完整性與便利性，擴大捷運系統之服務範圍，爰興建本捷運路線。完工後預估每日運量可達 24.7 萬人次，疏解旅運交通時間及成本，帶動新、舊都市地區開發及更新，均衡各區域發展，形成「多核心」發展趨勢，更符合雙北生活圈之理想。

交通部於 92 年 1 月指示臺北市政府捷運工程局將「樹林地區規劃捷運系統建設計畫可行性研究」納入臺北都會區大眾捷運路網，並自 93 年 6 月開始進行捷運萬大─中和─樹林線走廊研究規劃。行政院 99 年 2 月 12 日核定「臺北都會區大眾捷運系統萬大─中和─樹林線規劃報告書暨周邊土地發展計畫案規劃」案，採全線一次核定，分期興建方式辦理。第一期已完成用地取得並且開發建設中，本次為第二期計畫，以下稱新北樹林線。

二、計畫內容：

（一）萬大─中和─樹林線第一期興建路段由捷運中正紀念堂站起，行經萬華、永和、中和至土城金城路，共設置 9 座地下車站及 1 座機廠，全長約 9.5 公里（含機廠支線約 700 公尺），新北市段共 5.7 公里，設有 LG05、LG06、LG07、LG08 及 LG08A 共 5 座地下車站及 1 座機廠。新北樹林線自第一期路線中和高中站（LG08）站延伸，行經土城、板橋、樹林至新莊中正路止，共設置2座地下車站及11座高架車站，全長約13.3公里。

（二）本案用地採土地開發方式辦理，結合民間與公部門力量，捷運主管機關可取得所需捷運設施及部分不動產，使用收益得挹注捷運建設所需經費，亦可保障土地所有權人權益，提供土地所有權人多元參與捷運建設方式，分享土地開發效益。

三、用地概況：

（一）用地位置：本案用地範圍為新北市樹林區圳德段 443 地號等 15 筆土地（實際仍以分割後地籍為準）。

（二）用地範圍內土地權屬：本案用地範圍總面積約 0.2120 公頃，公有土地面積比例約 21.5%、私有土地面積比例約 78.5%（實際仍以分割後地籍為準）。

（三）土地改良物現況有餐廳、工廠等使用（實際仍以地上物查估為準）。

（四）都市計畫變更說明：本案用地範圍納入「變更樹林（三多里地區）都本案用地範圍納入「變更樹林（三多里地區）都市計畫（配合捷運萬大─中和─樹林線第二期路線）（LG18、LG19、LG20 站）」案及「擬定樹林（三多里地區）細部計畫（配合捷運萬大─中和─樹林線第二期路線）（LG19 站）」案，變更為捷運開發區，分別經 109 年 12 月 8 日內政部都市計畫委員會第 982 次會議及 110 年 3 月 19 日新北市都市計畫委員會第 127 次會議審議通過，變更草案於110 年 4 月 27 日起辦理補行公開展覽 30 天，尚無人民團體陳情意見，刻續提請內政部都市計畫委員會審議。

貳、事業計畫之公益性、必要性、適當性及合法性：

一、社會因素評估：

（一）徵收所影響人口之多寡、年齡結構：

新北樹林線含路線、出入口及車站位置勘選選擇均儘量選擇既有道路及公有土地，以降低對當地人口之影響。至110年4月清查本案用地範圍內無設籍人口，新北樹林線建設完成後，可提供當地居民及公眾便利與安全之交通路網，配合本府相關政策推動，可吸引其他地區人口移入。

（二）徵收計畫對周圍社會現況之影響：

新北樹林線工程施工期間設置圍籬，將影響部分交通，對周圍生活現況較有不便，完工後，將提升附近居民對外交通之便利性，提高居民就業、就學等生活需求之便利性，對周圍社會生活改善具正面助益。

（三）徵收計畫對弱勢族群生活型態之影響：

本案用地範圍內如有本府社會局列冊管理之弱勢族群，經查訪屬實者，將由本府洽請相關單位協助處理，減低對弱勢族群之影響。

（四）徵收計畫對居民健康風險之影響程度：

本案施工期間將配置完善監測系統，並辦理環境維護工作，以減輕對居民健康風險之影響；完工通車後，可降低私人運具使用，且捷運系統運輸效能高，二氧化碳排放量低，可減少環境衝擊，對當地居民健康風險降低應有正面助益。

二、經濟因素評估：

（一）徵收計畫對稅收影響：

新北樹林線完工通車後，可提高沿線土地利用價值，驅動舊市區更新，帶動土城、樹林、新莊地區等相關產業發展，促進相關經濟活動，進而增加稅收。

（二）徵收計畫對糧食安全影響：

本案用地範圍內，現況為餐廳及工廠使用，土地並無作糧食生產，對糧食安全不致產生影響。

（三）徵收計畫造成增減就業或轉業人口：

本案土地地上物現況為餐廳及工業性質使用，在職人口倘有就業、轉業需求，將由本府洽請相關單位協助處理；另新北樹林線工程施工期間可提供部分臨時性就業人口，完工通車後，將帶動地區發展，增加就業機會。整體而言，對就業機會應屬正面影響。

（四）徵收費用及各級政府配合興辦公共設施與政府財務支出及負擔情形：

本案所需經費已列入新北樹林線預算辦理。

（五）徵收計畫對農林漁牧產業鏈影響：

本案用地現況未有農林漁牧使用之情形，於捷運開發後，對農林漁牧產業鏈不致產生影響。

（六）徵收計畫對土地利用完整性影響：

本案用地提供捷運設施使用，並辦理土地開發，可提升土地利用價值，捷運完工後可驅動周邊舊市區更新，提高周邊土地利用完整性。

三、文化及生態因素評估：

（一）因徵收計畫而導致城鄉自然風貌改變：

本案用地範圍周邊多屬既成社區及工業使用，完工通車後可帶動地區發展，驅動舊市區更新，改善當地城鄉風貌。

（二）因徵收計畫而導致文化古蹟改變：

本案用地範圍目前並無公告之文化古蹟，如未來施工發現文化資產，將依文化資產保存法相關規定辦理，儘量降低對文化資產之衝擊。

（三）因徵收計畫而導致生活條件或模式發生改變：

新北樹林線完工通車後，可提供居民便利、舒適交通運輸系統，節省對外交通聯絡時間，改善居住生活品質，對生活條件或模式產生正面效益。

（四）徵收計畫對該地區生態環境之影響：

本案用地範圍非屬國土復育政策方案禁止開發之對象，也非環境敏感區位，依現況初步判斷並無特殊動、植物及生態系統，非屬自然保留區範圍，故對地區生態環境應無不當影響。

（五）徵收計畫對周邊居民或社會整體之影響：

新北樹林線完工通車後，可提供居民便利、舒適交通運輸系統，節省對外交通聯絡時間，帶動地區發展，提高附近土地利用價值，與活絡經濟活動，對周邊居民或社會整體具正面影響。

（六）環境影響評估

新北樹林線環境影響說明書經行政院環境保護署 97 年 8 月 6 日環署綜字第 0970055406B 號函同意備查。

四、永續發展因素評估：

（一）國家永續發展政策：

推動與落實公共工程為國家重要永續政策之一，新北樹林線建設完成後，可提升當地交通運輸效率，改善當地交通條件，帶動地區經濟發展，符合永續發展精神。

（二）永續指標：

捷運系統屬於綠色大眾運輸工具，對於營造低碳城市及地區永續發展具有重要帶領作用，進而引導民眾使用大眾運輸工具，減少私人運具使用，以達成減輕環境負擔之目標。故新北樹林線具都市發展及環境永續理念，興建完成可擴大公共運輸之效益。

（三）國土計畫：

本案用地範圍為新北樹林線 LG19 車站出入口 A 需用土地，並進行土地開發，已配合辦理都市計畫變更為捷運開發區，以符土地使用管制內容，與國土計畫之規劃相符。

五、其他因素評估：

都會地區可利用土地面積相當有限，無法持續開闢道路滿足旅運需求，隨著人口成長，興建捷運系統已為城市發展重要方向，故新北樹林線興建實屬需要。

六、綜合評估分析：

本工程符合公益性、必要性、適當性及合法性，經評估應屬適當。

（一）必要性：

1、本計畫目的與預計徵收私有土地合理關連理由：

新北樹林線綜合規劃報告書已奉行政院核定，捷運出入口以使用公有土地

為優先，惟路線規劃尚須考量工程施工、地形等因素，部分出入口所需用地仍無避免使用私有土地，本案為保障土地所有權人權益，提供土地所有權人多元參與捷運建設方式，採以土地開發方式辦理，原土地所有權人可選擇領取協議價購土地款，優先承購、承租本基地開發完成後之市有不動產，亦可選擇不領取協議價購土地，以本基地開發完成後之市有不動產抵付協議價購土地款，未來回到土地開發大樓居住。

2、預計徵收私有土地已達必要最小限度範圍理由：

新北樹林線所需用地範圍已儘量避免使用私有土地，惟路線規劃尚須考量工程施工、地形等因素，已以最精簡方案進行規劃，使用私有土地已達必要最小限度範圍。

3、用地勘選有無其他可替代地區：

新北樹林線路線規劃已綜合考量工程可行、使用私有土地最少等因素，用地範圍屬最精簡設計，且可行性研究報告、綜合規劃報告已奉行政院核定，用地勘選已無其他可替代地區。

4、是否有其他取得方式：

依大眾捷運法第7條規定，本案土地以協議價購方式辦理者，主管機關應訂定優惠辦法，經協議不成者，得由主管機關依法報請徵收，及依土地徵收條例第 11 條規定，本案土地應先與土地所有權人以協議價購或其他方式取得，如無法達成協議或不能以其他方式取得，始得依土地徵收條例相關規定報請徵收。協議價購以外之其他取得方式，評估如下：

（1）公私有土地交換：

按「都市計畫私有公共設施保留地與公有非公用土地交換辦法」相關規定，因本案用地變更為捷運開發區後非屬上開規定劃設之公共設施保留地，爰非屬上開交換辦法適用範圍，且經本府城鄉發展局110年清查本市未有土地可供交換，故本方式尚無從辦理。

（2）租用：

本計畫屬永久使用之公用事業，為配合工程施工及後續維護、管理需要，不宜以租用或設定地上權方式辦理。

（3）捐贈：

私人捐贈雖係公有土地來源之一，但仍須視土地所有權人意願主動提出，本計畫範圍私有土地迄今尚未接獲土地所有權人同意捐贈土地之意願，若未來有土地所有權人有意願並主動提出，本府樂觀其成，並願意配合完成相關手續。

（4）容積移轉：

本案用地變更為捷運開發區後非屬公共設施保留地，土地所有權人無法適用都市計畫法及容積移轉實施辦法等相關法令進行容積移轉。

（5）區段徵收或市地重劃：

本案為新北樹林線 LG19 車站出入口 A，原為 87 年 3 月 20 日發布實施之「變更樹林（三多里地區）都市計畫（第二次通盤檢討）案」劃設之停車場用地，並採區段徵收方式辦理。倘採原計畫方式辦理用地取得，其開發期程除無法與捷運建設時程配合，為捷運工程進度推展，讓市民如期享有便捷之大眾運輸服務，爰採個案變更以捷運土地開發方式辦理用地取得。另本案用地範圍面積約 0.2120 公頃，除依都市計畫及建築法令規定應與退縮留設之空間外，皆已布設捷運設施，並無閒置土地可供分

配，故僅以用地範圍採原計畫方式辦理或市地重劃亦不可行。

5、其他評估必要性理由

（1）新北樹林線與捷運萬大線第一期未來完工後，可串連淡水信義線（中正紀念堂站）、松山新店線（中正紀念堂站）、環狀線（中和站）、板南線（土城站）與中和新蘆線（迴龍站），兼具服務本市永和、中和、土城、樹林、新莊至臺北市之運輸走廊，及轉運輻射狀路網旅次，有效提升大眾運輸系統使用率，節省旅行時間。

（2）新北樹林線與捷運萬大線第一期透過交會轉乘達到便捷運輸的目的，有限縮短捷運旅次時間，構成本市整體捷運路網之一。第一期預計114年完工，為使各路線得以串連實現本市三環六線建設願景，新北樹林線有其必要性。

（3）綜上，本府為取得必要之捷運設施所需用地，將先行與土地所有權人辦理協議價購取得用地，並以大眾捷運法及土地徵收條例等相關規定辦理。若經協議仍無法以價購、土地開發或其他方式取得，將依土地徵收條例規定程序辦理徵收作業，以取得建設必須土地。

（二）適當性：

捷運系統輔以臺鐵、高鐵等城際軌道運輸，與其他城市快速聯繫，本案用地範圍以土地開發概念與捷運設施整體規劃配置，以提升土地利用價值及維護土地所有權人權益。新北樹林線完工後，配合整體捷運路網，可提供雙北市民便利搭乘大眾捷運系統之服務，對於土地價值、商業機會與都市發展均有正面之影響，進而達成捷運系統營運後產生之整體、長期且正面之效益。

（三）合法性：

本計畫範圍內用地之取得，係依據下列法律及規定，具備合法性。

1、土地徵收條例第3條

國家因公益需要，興辦下列各款事業，得徵收私有土地；徵收之範圍，應以其事業所必須者為限：一、國防事業。二、交通事業。三、公用事業。四、水利事業。五、公共衛生及環境保護事業。六、政府機關、地方自治機關及其他公共建築。七、教育、學術及文化事業。八、社會福利事業。九、國營事業。十、其他依法得徵收土地之事業。

本計畫符合土地徵收條例第3條第2款規定，屬交通事業。

2、大眾捷運法第7條

為有效利用土地資源，促進地區發展，主管機關得辦理大眾捷運系統路線、場、站土地及其毗鄰地區土地之開發。

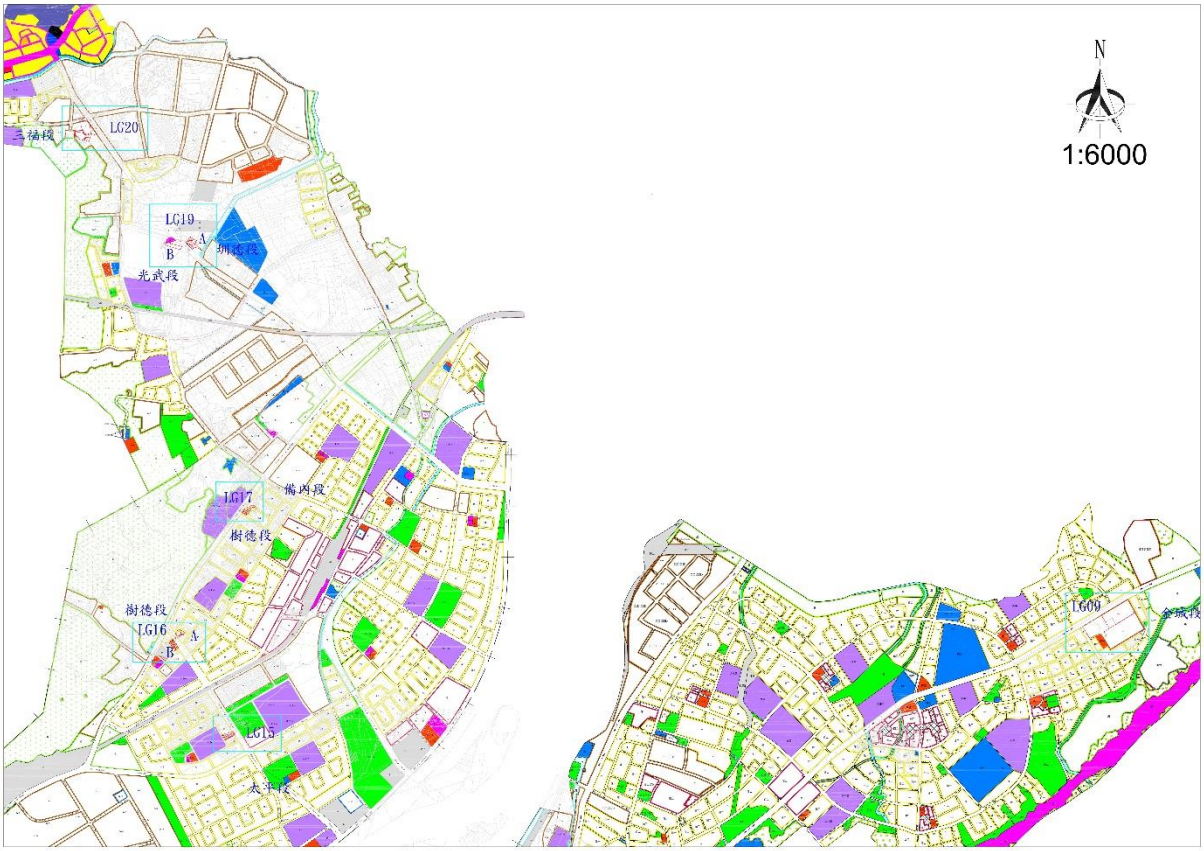
大眾捷運系統路線、場、站及其毗鄰地區辦理開發所需之土地，得依有償撥用、協議價購、市地重劃或區段徵收方式取得之；其依協議價購方式辦理者，主管機關應訂定優惠辦法，經協議不成者，得由主管機關依法報請徵收。

本案用地範圍屬新北樹林線LG19車站出入口A所需土地，得依大眾捷運法第7條規定，辦理土地開發，以協議價購方式取得，經協議不成者，得由主管機關依法報請徵收。

3、捷運新北樹林線綜合規劃報告

99年2月12日行政院已核定「臺北都會區大眾捷運系統萬大─中和─樹林線規劃報告書暨周邊土地發展計畫案規劃」案。

附圖



「捷運萬大—中和—樹林線第二期工程（新北樹林線）
LG19站出入口A捷運開發區1工程用地」用地範圍示意圖

